

# Bahn frei – fürs Gemeinwohl

Wir sind in der Karenzzeit, nur ein paar Tage noch, bis März. Nach dem für Verkehrsminister Tiefensee, Bahnchef Mehdorn und andere ProtagonistInnen der Bahnprivatisierung verheerendem SPD-Parteitag liegt das Gesetz auf Eis. Die sozialdemokratische Parteibasis hatte in einer teilweise turbulenten Abstimmung beschlossen, eine Privatisierung der Bahn nur auf Basis von „Volksaktien“ zuzulassen. Der Gesetzentwurf ihres Parteigenossen Tiefensee war damit hinfällig.

Foto: Danny B. Ibovnik

Platz 1  
Herzlichen Glückwunsch!



**W**örtlich fordern die Delegierten, die Bahn als „integrierten Konzern“ zu erhalten und die „Gewährleistung von Mobilität als Aufgabe der Daseinsvorsorge des Bundes mittels der Deutschen Bahn AG“. Das ist ein herber Rückschlag für Bahnchef Mehdorn und ein riesiger Erfolg unserer Kampagne „Bahn für alle“.

Nach einigen halbherzigen Versuchen seitens des Finanz- und Verkehrsministeriums, vor Weihnachten mit dem Holding-Modell einen koalitions- und parteitagskompatiblen Kompromiss vorzulegen und damit die Niederlage zu schmälern, setzen im neuen Jahr die Landtagswahlen in Niedersachsen, Hessen und Hamburg die Chancen für unpopuläre Beschlüsse der Berliner Großen Koalition auf Null. Nichtsdestotrotz wird im Hintergrund am Ausverkauf weiter gestrickt.

Zwei Modelle kristallisieren sich heraus, die für die BefürworterInnen einer Bahnprivatisierung den Vorteil haben, dass sie keiner demokratischen Legitimation durch Bundestag und –rat bedürfen. Im Kern sehen sie die Trennung von Netz und Betrieb vor. Die Infrastruktur soll in Bundeseigentum bleiben, damit ist Artikel 87e des Grundgesetzes Genüge getan. Der Schienenverkehr soll jedoch über eine so genannte Zwischenholding privatisiert werden. Über das Ausmaß gibt es unterschiedliche Vorstellungen. Am weitesten geht das Vorhaben, Personen- und Güterbereich zu privatisieren, besonders moderat ist der Vorschlag, nur den nicht schienengebundenen Teil des Gütergeschäfts aus der öffentlichen Verantwortung zu nehmen.

Ein Pferdefuß aller derzeit diskutierten Holdingmodelle liegt darin, dass die Vorstände der Zwischenholding und der Deutschen Bahn AG personalidentisch besetzt werden sollen. Damit haben bei einem privatisierten Betrieb die neuen AktionärInnen direkt Einfluss auf das gesamte Unternehmen – oder, wie sozialdemokratische KritikerInnen Tiefensees sagen, das Holdingmodell wird zur „Rutschbahn in Richtung einer Vollprivatisierung der Verkehrs- und Logistikbereiche“.

Das aber ist für eine umwelt- und klimaschonende Verkehrspolitik nicht sinnvoll. Eine echte Konkurrenz zur Straße ist die Bahn nur, wenn sie neben den profitablen Fernverkehrs-Korridoren auch den Personenverkehr in der Fläche bedient. Ebenso müssen im Güterverkehr Ganzzugsverkehre von Punkt zu Punkt kleinteilige Angebote mitfinanzieren, um das LKW-Aufkommen zu vermindern. Dass dies wirtschaftlich zu betreiben ist, zeigt das Beispiel Schweiz. Ist der Betrieb jedoch ausschließlich auf möglichst hohe Gewinne orientiert, werden diese fein ausdifferenzierten Netzmodule abgebaut - ganz im Stil der Unternehmensführung von Bahnchef Mehdorn, der die Bahn attraktiv für die Börse macht und dafür im Kerngeschäft Leistungen zusammen streicht und bahnfremde Unternehmen dazu kauft.

Im März werden die Führungsgremien der Bahn die Weichen für den zukünftigen Kurs stellen. Da die Bahn noch vollständig dem Bund gehört, sind sie formal dem Gemeinwohl verpflichtet. Eine Trennung von Netz und Betrieb unter Umgehung des Parlaments widerspricht dem Parteitagsbeschluss der SPD und der Mehrheitsmeinung der Bevölkerung, die laut Umfragen eine bessere Bahn in öffentlicher Hand will. Unsere Kampagne Bahn für alle wird wachsam sein, um eine „Privatisierung durch die Hintertür“ zu verhindern und sich für kundInnen-, umwelt- und klimafreundliche Alternativen stark machen.

*Monika Lege ist Verkehrsreferentin bei ROBIN WOOD und schrieb diesen Beitrag in einem Zug  
Tel.: 040/38089212, [verkehr@robinwood.de](mailto:verkehr@robinwood.de)*

Platz 2 Foto: Judith Schmidt



Foto: Katharina Maron

Platz 3 bis 10

*Die Bahn soll privatisiert werden. Gutachter kommen zu dem Schluss, dass der Verkauf der Hälfte der Bahnanteile geschätzte 6,5 Milliarden einbringen wird. Die andere Hälfte soll in der Hand des Bundes bleiben. Die Bahn ist aber viel mehr wert: Rund 183 Milliarden Euro weist die Statistik des Bundesverkehrsministeriums für das Bruttoanlagevermögen aus. Beim ROBIN WOOD-Fotowettbewerb „Train Spotting“ sollten Preisschilder mit dem wahren Wert von 183 Milliarden Euro und dem Billigpreis von 13 Mrd. Euro auf allem, was für die TeilnehmerInnen zur Bahn gehört, fotografiert werden.*



Foto: Klaus Pollmächer